MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK MŁODZIEŻOWY LIGI MORSKIEJ

Nr. 4 WARSZAWA – KWIECIEŃ 1947 R. Rok II

REGATY JACHTOWE

NEW-YORK PORT

MŁODZIEŻ MORSKA

Nr 4 Warszawa — Kwiecień 1947 r. Rok III

Uniwersytetu Gdańskiego Biblioteka

Cm 42364

MORZE WYCHOWAWCĄ

Dbałość o racjonalne wychowanie obywatelskie młodego pokolenia współczesnej Polski Demokratycznej jest troską nie tylko pedagogów, ale wszystkich, mających wpływ na kształtowanie psychiki ludzkiej. Zajmował się tym zagadnieniem również Zjazd Delegatów Ligi Morskiej podczas dwudniowych obrad w Warszawie, nastręczając okazję do dyskusji na temat psychiki lądowej i psychiki morskiej. Spośród wielu trafnych uwag na temat tego zagadnienia na specjalną uwagę zasługuje pogląd pułkownika Mieczysława Wągrowskiego, wychowawcy młodzieży, który wniknął głębiej w genezę „entuzjazmu" dla morza, entuzjazmu zrozumiałego i niezbędnego, jako czynnik dynamicznego zbliżenia społeczeństwa do 500-kilometrowych wybrzeży. Aby jednak entuzjazm nie stał się słomianym ogniem, aby nie powodował zatracenia podstaw psychicznych musi wychowanie ogólne, obywatelskie dać takie podłoże psychiczne, aby entuzjazm do morza nie zdeprawował ludzi, aby nie spaczył duszy i nie wiódł na manowce morskie.

Pogląd pułkownika M. Wągrowskiego, w sposób treściwy i lapidarny ujmujący to zagadnienie, cytujemy dosłownie:

„Czy morze jest zawsze dobrym wychowawcą?

Czy wszystkie narody morskie odznaczały się dodatnimi cechami? — To samo morze wychowuje raz tak, a raz inaczej. Potrafi ono wychować korsarzy, grabieżców. Dla niektórych stało się drogą do opanowania obcych narodów, do ucisku kolonialnego.

Zapytajmy, czym to morze ma być d l a n a s, dla Polski Demokratycznej, Polski Ludowej, Polski współczesnej, nie mającej celów imperialistycznych, ani haseł zaborczych?

Dla nas morze jest nie tylko czynnikiem rozkwitu wewnętrznego, ale również łącznikiem z innymi narodami, środkiem umocnienia współpracy i współdziałania z nimi. I wtedy stanie się ono dobrym wychowawcą".

Liga Morska w programie swej działalności przewidziała f o r m y szkolenia i wychowania morskiego. Służą ku temu ośrodki i obozy, na których młodzież zetknie się z p r a k t y k ą morską, z z a p r a w ą wodną. Ale w programie tym nie można pominąć t r e ś c i wychowania ogólnego, wychowania obywatelskiego.

Wybrzeże morskie, mimo swej wielkości, jest tylko sektorem obszaru wielkiego państwa, któremu na imię Rzeczpospolita Polska. Zaplecze morza żyje i żyć będzie pulsem lądowym. Na tym zapleczu wychowuje się młode pokolenie, któremu oddech morza nie zastąpi powietrza lądu, bo tam na lądzie żyć będą miliony pozostałych obywateli, których los związany jest z lądem. Szkolenie morskie przysporzy nam z a ł ó g. Ale najlepsza, najbardziej karna załoga, pozostanie bezduszną masą ludzką, jeżeli nie damy jej p o d s t a w wychowania obywatelskiego.

W stosunku narodu do morza nastąpił już w Polsce przełom. Inaczej patrzymy dziś na sprawy morskie, niż w roku 1939, gdy było ono tylko romantycznym skrawkiem wybrzeża. Ale przełom ten ma głębokie podstawy w reformach społecznych i gospodarczych, jakie zaszły w roku 1945. Bez upaństwowienia przemysłu, bez reformy rolnej, bez zmian strukturalnych, bez podstaw demokratycznych, nie bylibyśmy zdolni do opanowania odcinka morskiego, do zagospodarowania wybrzeży, do uprawy morza, do odbudowy zniszczeń wojennych. Bez przełomu strukturalnego nie bylibyśmy przygotowani do roli państwa morskiego, jakim staliśmy się w r. 1945 nie z wyroku dziejów, ale z woli twardej czynników decydujących, demokratycznych, którzy program morski realizowali i wywalczyli wybrzeże piastowskie, wydarłszy je z gardzieli pruskiej.

Zrozumienie tych faktów dziejowych i ich doniosłości jest w s t ę p e m do wychowania obywatelskiego. To też gospodarkę morską chcemy oddać nie w ręce piratów, rozbójników morskich, awanturników, poszukiwaczy „skarbu Inkasów", ale w ręce dojrzałych obywateli. Musimy wychować ich nie na ciemiężycieli, uznających ucisk kolonialny, ale na ludzi, zdolnych do odegrania właściwej Polsce Demokratycznej roli członków narodów, miłujących pokój, uznających prawo do życia innych narodów, bez względu na ich rasę i barwę skóry.

Dlatego w ośrodkach morskich chcemy mieć młodzież dojrzałą, rozumiejącą zadania, jakie stawia przed nią rzeczywistość morska Poezja stworzyła pojęcia „szczurów

Dcz1/40/64

lądowych" i określenia „wilków morskich". Młoda Rzeczpospolita nie chce „gryzoniów" w żadnej postaci. Przestając być „szczurami", nie mamy zamiaru zamieniać się w „wilków". Morze chcemy okiełznać, opanować, ujarzmić mocną dłonią i silnym duchem. Chcemy mieć kadry marynarki wojennej i floty handlowej kadry żeglarzy, rybaków, szkutników, pracowników morza, ludzi morza, ale kadry te muszą być przede wszystkim o b y w a t e l a m i, wychowanymi w duchu demokratycznym, w duchu nowej rzeczywistości, rozumiejące doniosłość przemian, rozumiejąc, że wszystkie ogniwa mechanizmu i aparatu państwowego, pracują dla wspólnego dobra, któremu na imię P o l s k a.

Wychowanie morskie nie może stworzyć „nadludzi". Ludzie morza muszą pozostać braćmi śląskiego górnika i hutnika, braćmi rataja i robotnika i rzemieślnika. Bo wszyscy oni budują przyszość Polski i pracują zgodnym rytmem dla jej dobra. To ogólne dobro dać może dopiero podstawy pod przyszłość Demokratycznej Polski M o r s k i e j.

SZZ.

SZCZECIN

Już w VII i VIII wieku po Chr. Szczecin był znanym słowiańskim miastem handlowym, które jednak przy końcu XI wieku podupadło, na skutek zamieszek i zmian politycznych.

Kiedy Bolesław Krzywousty wjeżdżał na czele swoich drużyn do Szczecina zimą roku 1107, istniał tam tylko warowny obóz, obsadzony przez rycerstwo i najemników, czczących trzygłowego słowiańskiego bożka. Dopiero zaprowadzenie w roku 1124 wiary chrześcijańskiej przez Św. Ottona, za namową i przy poparciu króla polskiego, zapoczątkowało rozbudowę miasta. Za rycerstwem przybyli liczni kupcy, rzemieślnicy i duchowni. Na wzgórzu nad Odrą zbudowano pierwsze domy i powstały pierwsze ulice.

W dalszym rozwoju Szczecina ważnym jest fakt nadania miastu w r. 1243 prawa magdeburskiego. Na mocy tego prawa miasto otrzymywało własny zarząd, a mieszkańcy byli zwolnieni od płacenia podatków i mieli zapewniony swobodny rozwój swoich warsztatów.

Od roku 1360 Szczecin był członkiem związku hanzeatyckiego. Prowadził samodzielny handel z innymi miastami, członkami tego samego związku, a także zawierał traktaty handlowe z panującymi, jak np. z królem Danii.

W roku 1630 rozpoczęła się dla Szczecina 90-letnia okupacja szwedzka, połączona z okresem walk między Szwedami i Brandenburczykami. Podczas najazdu wojsk brandenburskich w roku 1679, obrócono w perzynę trzy czwarte miasta.

Długotrwałe wojny i związane z nimi epidemie wpłynęły ujemnie na zaludnienie Szczecina. W roku 1710 liczba mieszkańców miasta spadła do poziomu sprzed 500 lat, to znaczy do 6.000 głów.

Po zawarciu pokoju w Nysztadzie w roku 1721 prawie całe Pomorze ze Szczecinem i ujściami Odry, dostało się Prusakom. Następujący dłuższy okres pokoju sprzyjał podjętym na nowo pracom przy odbudowie miasta. Port został w tym czasie znacznie rozbudowany, a w wyludnione wojnami okolice sprowadzono osadników. W roku 1800 liczba mieszkańców miasta wzrosła do 20.000. Szczecin powrócił do życia i stał się znowu ośrodkiem handlu i przemysłu. W roku 1746 zbudowano port w Świnoujściu.

Obca bandera

Przez cały wiek XIX trwa szybki rozwój Szczecina, a w szczególności jego portu. W niemałym stopniu przyczyniło się do tego wprowadzenie maszyn parowych w żegludze morskiej. W roku 1823 zawinął pierwszy parowiec do brzegów Łasztowni, a od roku 1856 Szczecin otrzymał regularne połączenie okrętowe z portami bałtyckimi oraz z Rotterdamem i Londynem. W roku 1886 uruchomiono stałą komunikację z Ameryką Północną.

Początek XX wieku, aż do wybuchu pierwszej wojny światowej, jest szczytowym punktem dotychczasowej historii rozwoju Szczecina. W roku 1913 liczba mieszkańców wynosiła 245.000. Powstało szereg wielkich zakładów przemysłowych, stoczni okrętowych oraz magazynów na przechowanie różnorodnych towarów, przeładowywanych w porcie.

Od XVII stulecia port szczeciński stanowił własność miasta. Warunki, powstałe po pierwszej wojnie światowej, a przede wszystkim inflacja oraz silna konkurencja Gdyni, zmusiły miasto do poszukiwania nazewnątrz kredytów na cele unowocześnienia portowego aparatu przeładunkowego. Z pomocą przyszedł rząd pruski, udzielając po raz pierwszy pożyczki w roku 1923 na wydatki, połączone z koniecznymi inwestycjami, a przede wszystkim pogłębieniem toru wodnego Szczecin—Świnoujście. W związku z tą tranzakcją pożyczkową czynnik pań-

stwowy zapewnił sobie wpływy i kontrolę w zakresie polityki eksploatacyjnej portu. Zarząd portu przeszedł z rąk miasta w ręce „Hafengemeinschaft" i towarzystwa dla administracji portu „Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H.". Po 6 latach dalszych zmian organizacyjnych, konieczna była znowu pomoc finansowa rządu. W roku 1929 nastąpiła fuzja obu przedsiębiorstw eksploatacji i administracji portowej w jedno towarzystwo „Stettiner Hafengesellschaft m. b. H.", w którym rząd pruski posiadał 50% udziałów oraz odpowiednią reprezentację we władzach nadzorczych i administracyjnych portu.

Podczas ostatniej wojny miasto i port Szczecin dotkliwie ucierpiały, zwłaszcza na skutek dwóch wielkich nalotów alianckich w sierpniu 1944 roku oraz planowych zniszczeń przez wojsko w roku 1945.

Bezpośrednio po zakończeniu wojny znajdował się Szczecin pod zarządem wojskowych władz radzieckich, które rozpoczęły definitywne przekazywanie miasta władzom polskim w dniu 4 sierpnia 1945 roku, po uchwałach zapadłych na konferencji w Poczdamie. Przekazywanie portu szczecińskiego władzom polskiej administracji morskiej rozpoczęło się z końcem lutego 1946 roku i dotychczas nie zostało całkowicie zakończone.

Port szczeciński jest zbudowany na naturalnych i sztucznych wodach Dolnej Odry naprost miasta Szczecin. Nie leży on nad samym Bałtykiem, od którego jest oddzielony Zalewem Szczecińskim długości 65 km. Zalew od strony morza zamyka niejako port Świnoujście, przez który odbywa się cały ruch portu Szczecin. W ciągu zimy, t. j. od grudnia do marca, zalew, biegnący ze Szczecina do Świnoujścia, zamarza i dlatego wszystkie statki muszą być poprzedzane przez łamacze lodu.

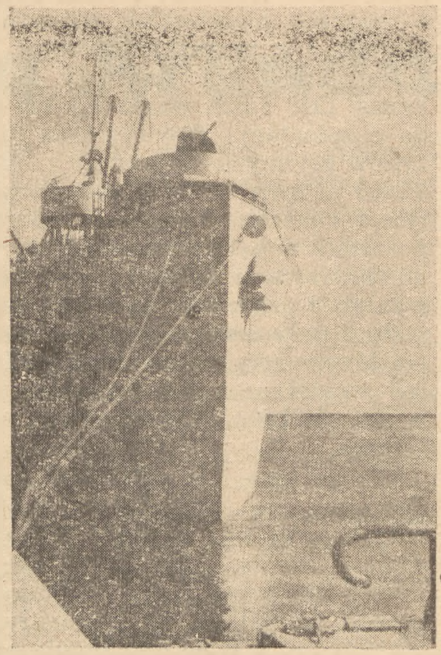
Obszar portu Szczecińskiego wynosi ok. 920 ha, w czym 393,5 ha powierzchni wodnej.

Spośród wszystkich portów północno-europejskich Szczecin jest położony najbardziej na południe, to też wykorzystywanie drogi na Szczecin daje najkrótsze połączenie śródlądowe, zarówno kołowe, jak i wodne.

Pod względem powiązania komunikacyjnego z zapleczem posiada zatem Szczecin wybitnie korzystne położenie i to nie tylko z uwagi na krótsze dojazdy, ale i ze względu na wartość Odry z dopływami, jako arterii komunikacyjnej. Uregulowana na całej swej długości, daje Odra wraz z Wartą i kanałami szlak 700 km dogodnej komunikacji wodnej, co stawia Szczecin w znacznie dogodniejszej pozycji niż Gdańsk, oparty o nieuregulowaną w 2/3 długości Wisłę.

Koncentrując cały tranzyt na Odrze, pełni Szczecin rolę łącznika między krajami północnej i południowej Europy oraz między Zachodem i Wschodem.

Jako dalsze obszary ciążenia portu Szczecińskiego należy wymienić kraje środkowej i południowej Europy, a w szczególności Czechosłowację, Jugosławię, Węgry, Austrię i Rumunię. Kraje te są zainteresowane głównie ruchem tranzytowym, który dlatego w obrotach



Na cumach

portowych Szczecina odgrywa bardzo poważną rolę.

Większości zniszczeń w mieście i porcie dokonały dwa wspomniane już naloty bombowe w roku 1944.

Działania frontu nie odbiły się specjalnie na Szczecinie, gdyż zapobiegła temu kapitulacja Niemiec.

Dalszych zniszczeń dokonały cofające się oddziały niemieckie, niszcząc w pierwszym rzędzie dźwigi, urządzenia przeładunkowe (taśmowce, elewatory), urządzenia wewnętrzne obiektów przemysłowych (chłodnie, silosy, rafinerie), następnie zaś zatapiając w porcie i na rzece szereg obiektów pływających, blokując i zagradzając drogi wodne.

Poza tym dokonano zniszczeń urządzeń komunikacyjnych, a więc wszystkich mostów. Sieć kolejową zniszczono przez systematyczne wysadzenie wszystkich zwrotnic i lokomotyw. Nie zatopiony portowy tabor pływający ewakuowano.

Ogółem zniszczenie magazynów portowych oblicza się na 50%, natomiast wszelkie instalacje magazynowe oraz urządzenia przeładunkowe, komunikacyjne i tabor pływający, uległy zniszczeniu prawie w 100%.

Przekazywanie Polsce portu szczecińskiego rozpoczęło się z dniem 21 lutego 1946 r., kiedy władze radzieckie oddały dla ruchu statków dla Polski około 4 km brzegu na Dolnej Odrze z uzbrojonym nabrzeżem długości ok. 600 metrów.

Właściwy port handlowy nie został jeszcze dotąd przekazany władzom polskim.

Objęte tereny portowe były odrazu przystosowywane do podjęcia pracy na potrzeby kraju. Od kwietnia 1946 r. zaczęły przybywać do Szczecina statki z repatriantami, a następnie podjęto wyładunek bydła i koni z dostaw UNRRA oraz przeładunek towarów w zakresie, na jaki zezwala niedostateczna ilość urządzeń przeładunkowych. Dużą rolę odgrywa port szczeciński w zakresie rozprowadzania towarów

z reparacji niemieckich, mianowicie soli potasowych, a w przyszłości drzewa.

Na około 8 km nabrzeży przekazanych do końca 1946 roku, około 4,5 km było zdatnych do eksploatacji. Powierzchnia użytkowa magazynów czynnych w grudniu r. ub. wynosiła ok. 21.000 m kw. Nie są to jednak w ścisłym tego słowa znaczeniu magazyny, a raczej budynki, pozostałe w porcie przemysłowym, nadające się do składowania drobnicy, nawozów sztucznych. z czego 3 pracowały przy przeładunku, a pozostałe 3 przy oczyszczaniu terenów portowych.

Główny artykuł wywozowy Szczecina stanowił węgiel oraz sole potasowe. W przywozie większość ładunków stanowiły celuloza i ruda żelazna.

Wobec tego, że właściwy port handlowy Szczecina nie jest jeszcze przekazany Polsce (przekazanie ma nastąpić niebawem), przewidywane roboty inwestycyjne będą posiadały charakter pierwszej fazy odbudowy, polegając przede wszystkim na rekonstrukcji zniszczeń wojennych, a więc odbudowie nabrzeży, magazynów, budynków administracyjnych, dróg kołowych i kolejowych, mostów, wiaduktów i t. p., oczyszczeniu portu i Dolnej Odry z wraków, oraz pogłębieniu toru wodnego z portu do Świnoujścia, jak również basenów portowych, które na skutek zaniedbań okresu wojennego, zostały w dużym stopniu zamulone.

Do poważniejszych inwestycji będzie należało zaopatrzenie portu w urządzenia przeładunkowe. W związku z tym, że port Szczecin jest ściśle związany z transportem na Odrze, zaopatrzenie go w urządzenia przeładunkowe musi być równoległe z odbudową tego transportu.

Szczecin był oddawna jednym z ośrodków przemysłu okrętowego i posiadał wszelkie niezbędne instalacje do budowy i naprawy statków. Niestety stocznie szczecińskie uległy w czasie wojny zniszczeniu i zdewastowaniu w stopniu, który na dłuższy czas pozbawił je zdolności produkcyjnej. Największa stocznia szczecińska „Vulcan“ nie została do końca 1945 r. objęta przez Polskę. Dlatego uruchomienie warsztatów remontowych natrafia na ogromne trudności i może być przeprowadzone tylko etapami. W pierwszej kolejności przewiduje się uruchomienie warsztatu jedynie dla małych jednostek portowych oraz rzecznych, a w drugiej dopiero kolejności — warsztatu o większych możliwościach remontowych dla statków dalekomorskich.

M. Krynicki

UWAGA! KOŁA SZKOLNE

Nikt chyba nie czekał z takim upragnieniem spłynięcia lodów, jak nasza 70000 gromada, zebrana w 750 Kołach Szkolnych Ligi Morskiej. Ruszyły rzeki, spłynęła kra do Bałtyku, nasze Koła muszą ożywić swoją działalność i ruszyć żywo naprzód.

A więc do pracy:

a) Uporządkujemy sprawy organizacyjne, jak rejestracja, składki (złotych 5 mies., z czego połowa pozostaje na potrzeby Koła), legitymacje członkowskie, prenumerata „Młodzieży Morskiej“, przynajmniej jeden miesięcznik na 20 członków.

b) Zbierzemy materiały na Święto Morza — pieśni, wiersze, utwory sceniczne i literackie o morzu, podzielimy prace pomiędzy członków, bo organizacja tego święta do nas należy.

c) Przygotujemy Wystawę Morską, na którą zbierzemy: rysunki, fotografie, pocztówki, czasopisma i książki o morzu, — obrazy i herby naszych miast morskich i co najważniejsze wystawimy modele łodzi, żaglówek, statków, wykonane z kory, drzewa, papieru i blachy.

Nasz emblemat — koło sterowe — oraz chorągiewki kodu nadają się znakomicie do dekoracji Wystawy.

d) Przystąpimy energicznie do remontu sprzętu wodnego, kajaków, łodzi itp. Wybierzemy typ kajaka lub innej jednostki wodnej, (patrz: „Żeglarz“ z marca 1947 r.) po sporządzeniu kosztorysu — budujemy. Czas najwyższy na to, żeby sezon nie przepadł.

e) Opracujemy plan wycieczek nad rzekę, jezioro lub nad morze.

f) Decydujemy się po przygotowaniu teoretycznym na kurs letni w Ośrodku Ligi Morskiej lub kurs Pracy Morskiej, organizowany przez Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.

Oczywiście, wykonanie powyższego jest zależne od Waszych możliwości.

Nie myślcie, że to za wiele. Jeśli rozłożymy pracę na 70000 członków i każdy wykona choćby drobną jej cząstkę, wnet będziemy mieli wyniki i nasze Koła spełnią dobrze swoją rolę. Z listów i sprawozdań waszych widać, ile już zrobione. Odczyty, akademie, przedstawienia, ogniska poświęcone morzu, — kursy żeglarskie i modelarskie, świetlice, biblioteczki, własne jednostki wodne i przystanie, oto w skrócie wyniki działania Kół Szkolnych Ligi Morskiej.

Dla ożywienia działalności Koła:

1) Zwołujemy zaraz zebranie Zarządu, na które prosimy koniecznie p. Opiekuna.

2) Ustalamy taki plan pracy na miesiące kwiecień, maj i czerwiec, który naprawdę wykonamy i nie pozostawimy go tylko na papierze.

3) Dzielimy prace między członków Zarządu, powołujemy imiennie do współpracy najdzielniejszych członków Koła, aby prowadzili odpowiednie działy w pracach, którymi interesują się specjalnie, jak: pływanie, wioślarstwo, żeglarstwo, modelarstwo, dekoracja itp.

4) Porozumiewamy się z innymi organizacjami, istniejącymi w szkole, w sprawie urządzenia Święta Morza, które jest uroczystością dla wszystkich.

5) Sprawdzamy co tydzień wyniki pracy, a czas nagli.

6) Zapoznamy się z planem akcji letniej ośrodków Ligi Morskiej i informacjami, tyczącymi wycieczek, które będą podane w najbliższym numerze „Młodzieży Morskiej“.

Wasz Opiekun

W. K.

Papuga plemienia Arunda

Naczelny redaktor najbardziej poczytnego pisma nowojorskiego „New York Times", zerwał się gwałtownie z fotelu i zaczął szybkim krokiem przemierzać cały gabinet. Był niezwykle zdenerwowany, gdyż dopiero co wrócił młody Parker z Brazylii i oświadczył, że wysiłki całej kosztownej wyprawy nie osiągnęły celu.

„Posuwaliśmy się od miejscowości Manaos w górę Amazonki — opowiadał swemu szefowi, przez blisko cztery tygodnie. Jedynym miarodajnym przewodnikiem na tych obszarach puszczy był ów metys z pobrzeża, uczestnik pierwszej ekspedycji, o którym panu pisałem w początkach podróży. Podjął się on doprowadzić nas do miejsca, gdzie pułkownik znalazł papugę. Z tego, co mówił, wynikało, że była to dziwna papuga, szaro-zielona, bardzo stara i niezmiernie gadatliwa. Siedziała podobno na pnączu storczyków, kiwając się w tył i naprzód. Widok ludzi pobudził ją do gadulstwa, gdyż zaczęła wydawać szereg urywanych dźwięków, które Fawcett natychmiast notował. Tragarze zebrali się wokoło starego ptaka, robiąc na jego temat rozmaite uwagi, a pułkownik zaczął snuć swoje przypuszczenia. Sądził, że papuga musiała przebywać długo wśród ludzi, gdyż nic ich się nie boi. Na uwagę zrobioną przez Indianina z nad rzeki Negro, że nigdy nie słyszał, by w tej okolicy przebywało jakieś plemie, papuga zaskrzeczała coś, co brzmiało jak „Arunda, Arunda". — „Mądre zwierze — pochwalił pułkownik, mieszka tu zapewne od stu lat i pamięta czasy, gdy życie kwitło w tych rejonach. Może plemie, które ją trzymało, już nie istnieje, a może wyniosło się w inne okolice, dotychczas niezbadane. Na mapach Brazylii wielkie obszary nie są oznaczone żadną nazwą, gdyż biały człowiek nie wszędzie dotarł w głąb puszczy". Wówczas najstarszy z przewodników miał się odezwać do Fawcett'a w te słowa: „Wodzu, oto cztery tygodnie przeszły w wielkich trudach. Czas określony przez pana na podróż w górę rzeki mija właśnie dzisiaj i nie mamy ochoty iść dalej bezcelowo".

Fawcett wpadł w doskonały humor. Zaczął drwić z przewodników i wymyślać im od bezdusznych zwierząt pociągowych, od „tchórzliwych śmierdzieli" i t. p., co jeszcze gorzej wpłynęło na sytuację. „Arunda, Arunda!" — darła się papuga. Pułkownik chwycił ją i ostrożnie przywiązał sznurkiem do drążka. „Słuchaj moja miła — rzekł głośno, by wszyscy słyszeli, jeśli ta hołota chce mię opuścić, w chwili nadzwyczajnego odkrycia ciebie, to odtąd staniesz się moją przewodniczką po puszczy, moją maskotką, przynoszącą szczęście".

„Lepiej wracaj z nami — ostrzegał stary pułkownik — poco masz się narażać samotnie w tych okropnych stronach, gdzie na każdym kroku czyha niebezpieczeństwo". — „Dosyć już czczej gadaniny, idźcie wszyscy na złamanie karku — krzyknął Fawcett — dam sobie radę bez takich głupców, jak wy. Gdyby kto was pytał o to, co się ze mną stało, to powiedzcie, że pułkownik uparł się i poszedł szukać tajemniczego plemienia Arunda". Umieścił sobie drążek z papugą na ramieniu i zniknął w puszczy, zanim ludzie jego z wyprawy mogli się zorientować, co robi. Ruszyli więc z powrotem w dół rzeki.

Tyle tylko mogliśmy zdobyć wiadomości o nieszczęsnym pułkowniku Fawcett, a nasza ekspedycja, mimo skrupulatnych poszukiwań w głębi puszczy, nie zdołała znaleźć śladów żadnego człowieka". Parker umilkł i w gabinecie dyrektora zapanowało kłopotliwe milczenie.

„Słuchaj Parker — rzekł w końcu redaktor— nie ulega wątpliwości, że Fawcett żyje. Tacy ludzie, jak on, nie giną zwykle tak łatwo, mają wyjątkową zdolność pokonywania wszystkich przeciwności, wszystkich niebezpieczeństw. Czemu jednak nie daje nam o sobie znać, choćby przez wysłanie na wschód jakiegoś myśliwca indyjskiego, albo wreszcie czemu nie wraca do nas?".

Powyższa scena odbywała się pewnego zimowego dnia nowojorskiego, a następnego ranka w „New York Times" ukazał się sensacyjny artykuł pod tytułem: „Puszcza nie chce wydać tajemnicy. Zagadka mówiącej papugi. Ratujmy pułkownika Fawcett". Ten ostatni apel był bardzo niezręcznym posunięciem ze strony redakcji pisma, gdyż konkurujący z „New York Times'em" dziennik „Evening Post" podjął rzuconą rękawicę i urządził trzecią wyprawę na Amazonkę, daleko lepiej wyposażoną w sprzęt i gotówkę niż poprzednie. Wyprawa dotarła do centrum białej plamy, widniejącej na mapie okolic, gdzie zniknął Fawcett, przetrząsnęła ca-

ły obszar puszczy wokoło i osiągnęła lepsze wyniki niż Parker.

Karawana, złożona ze stu dwudziestu ludzi, przebijała się wolno przez dżunglę. Małpy skrzeczały w wierzchołkach drzew. Wielkie motyle unosiły się nad krzakami, a najmniejsze ptaszki na świecie, błyszczące metalicznie kolibry, podlatywały do wonnych kielichów storczyków i zakrzywionymi dzióbkami czerpały nektar z groźnie wyglądających kwiatów. Wszędzie kipiało życie, wszędzie wrzała ostra walka o byt. Nieubłagana konieczność zmuszała te wszystkie istoty do współzawodnictwa, do polowania na siebie i do ciągłego ruchu. Bez pierwiastka walki, puszcza nie mogłaby istnieć. Liany dusiły swymi splotami olbrzymów puszczy, jednocześnie dawały schronienie licznej rzeszy mieszkańców stref nadrzecznych. Storczyki wydzielały woń upajającą, woń dla człowieka przykrą lub przyjemną, lecz dla ptaków i owadów ogromnie atrakcyjną. Odbywał się w naturze ciągły proces handlu wymiennego. Zwierzątka zbierały nektar na swój własny użytek, w zamian za co przenosiły pyłek z jednego kielicha do drugiego. Wzajemna wymiana usług była drugim podstawowym prawem bytu puszczańskiej przyrody.

Nagle przodownik karawany ujrzał przed sobą dzikiego człowieka. Podnosił on z ziemi sporego legwana, przebitego strzałą. Hej! — zawołał przewódca karawany — czy nie znasz ludu Arunda? Na ów znany sobie dźwięk Indianin podniósł głowę i zaczął coś szybko mówić, wskazując na południe. Co on powiedział? — padło pytanie ze strony dwóch białych ludzi w kierunku metysów z karawany. „Nie znamy dokładnie języka, którym się posługuje ów myśliwy, ale niektóre jego wyrażenia przypominają narzecza z nad górnej Amazonki. Jego słowa znaczą mniej więcej, że cieszy się widokiem białych ludzi, gdyż w plemieniu, do którego należy, zjawił się biały mężczyzna, bardzo dobry i mądry, wysoki i silnie zbudowany i zamieszkał z nimi na stałe. „Fawacett!—krzyknął naczelnik wyprawy, w końcu natrafiliśmy na jego ślad". „Bardzo prawdopodobne — odrzekł tłumacz — że myśliwy ma na myśli pułkownika, ale z jego dalszych słów wnioskuję, że biały człowiek ożenił się z kobietą plemienia Arunda i że nigdy jej nie opuści". — „To niemożliwe — zaperzył się naczelnik — czyż Fawcett mógł aż tak nisko upaść, by dla miedziano-skórej dzikuski poświęcić całą swoją przyszłość. Przecież po tylu ciekawych przeżyciach mógłby uzyskać, dzięki nam, ogromny rozgłos, sławę i pieniądze". Tłumacz wymienił jeszcze parę zdań z Indianinem; pokręcił ze zdziwieniem głową i objaśnił jakimś zmienionym głosem: „Indianin twierdzi, że biały siłacz opowiadał plemieniu o życiu białych ludzi w wielkich miastach, o życiu, którego nie mógł znieść dłużej. Gdy poznał lud Arunda nastąpiła w nim radykalna zmiana; stał się zupełnie nowym człowiekiem, jakby się powtórnie narodził. Nigdy nie czuł się tak zadowolonym z życia, jak w wiosce tubylczej, w puszczy, na polowaniu. Arundowie go kochają i uważają za brata. Nie, on ich nigdy nie opuści".

„Zadziwiająca historia, oświadczył przedstawiciel „Evening Post", będziemy jednak musieli dotrzeć do wioski Arunda i chociażby siłą zmusić Fawcett'a do powrotu". — „To wam się nie uda z dwóch względów — podawał tłumacz słowa Indianina. Przede wszystkim sami nie traficie do naszej wioski. Leży ona o wiele dni marszu stąd na południe. Gdybyście nawet odnaleźli białego siłacza, to całe plemię będzie go bronić i nie odda nigdy w wasze ręce".

„Hm! — westchnął naczelnik — to rzeczywiście komplikuje sprawę i wątpię, czy nasi ludzie daliby się namówić na wojenną wyprawę w niezbadaną puszczę". — „Z pewnością nie — odparł drugi biały. — Opuściliby nas niespodziewanie, tak jak to uczynili z Fawcettem i pozostalibyśmy sami w dżungli". — „Wesoła perspektywa — zauważył naczelnik karawany — absolutnie nie nadaję się na przeistoczenie w dzikiego mieszkańca puszczy; rezygnuję z dalszego poszukiwania i wracam do Nowego Jorku".

„Papuga znajduje się znowu wśród ludzi plemienia Arunda i jest nieodłącznym towarzyszem białego siłacza — oświadczył indyjski myśliwy. — Przyniosła białemu człowiekowi spokój i szczęście".

Pułkownikiem Fawcettem przestano się interesować.

Dr. Aleksander Lech Godlewski

ŚCIGACZE

Ostatnie lata pierwszej wojny światowej przyniosły nowy typ okrętu wojennego — ścigacza. Szybki, zwrotny, trudny do dostrzeżenia ścigacz w rękach dobrze wyszkolonej i odważnej załogi, złożonej z ludzi o błyskawicznej decyzji i niepospolitej energii, okazał się bronią bardzo groźną. Świadczą o tym najlepiej sukcesy włoskiej marynarki wojennej na Adriatyku w latach 1916—1918.

6 czerwca 1916 r. włoskie ścigacze „Mas 5" i „Mas 7" zatapiają w Durazzo austriacki krążownik pomocniczy „Lokrum", a w dwa tygodnie później — inne ścigacze torpedują krążownik pomocniczy „Sarajewo".

10 grudnia 1917 r. włoski ścigacz „Mas 9" pod dowództwem kom. por. Luigi Rizzo, storpedował w porcie triesteńskim austriacki pancernik „Wien" (5600 t), który natychmiast zatonął.

10 czerwca 1918 r. austriacki pancernik „Sant Istwan" (21370 t), znajdujący się w drodze z Poli do Cattaro, zaatakowany został na płd.-zachód od Premudy przez włoski ścigacz „Mas 15" pod dowództwem tegoż Luigi Rizzo. „Sant Istwan" trafiony został dwiema torpedami, a po 2 i pół godzinach zatonął wraz z 4 oficerami i 85 marynarzami. Resztę załogi wyratował pancernik „Tegetthoff".

2 listopada 1918 r. wtargnął do portu w Poli inny włoski ścigacz. Między godz. 23 a 3 udało mu się minąć niepostrzeżenie wszystkie zapory w porcie i przymocować do burty pancernika „Viribus Unitis" — bliźniaczego okrętu „Sant Istwana" — minę z zapalnikiem czasowym. Mina eksplodowała, powodując zatonięcie pancernika.

Poza akcjami torpedowymi ścigaczy używano również z bardzo dobrymi wynikami do zwalczania okrętów podwodnych. Jednostki tego rodzaju miały zmodyfikowane uzbrojenie. Jedna zwykle torpeda ustępowała miejsca bombom głębinowym. Sukcesy, odnoszone przez ścigacze, powodowały stały wzrost ich ilości w poszczególnych marynarkach, największy jednak we Włoszech i w Anglii. Po wojnie weszły w skład wszystkich prawie flot na świecie.

W okresie międzywojennym buduje się przeważnie ścigacze o wyporności od 10 do 40 ton, jedynie Niemcy wprowadzają typ większy, od 60 do 90 ton.

W Anglii budowę ścigaczy prowadziły trzy specjalizujące się w tej dziedzinie stocznie. Thornycroft, Vosper i British Power Boat. W latach dwudziestych najbardziej znany był typ „55 feet" (55 stóp), budowany przez Thornycrofta dla wielu marynarek: jugosłowiańskiej, szwedzkiej, fińskiej, holenderskiej i t. d. Jednostki te miały 12 ton wyporności, rozwijały szybkość 37—41 węzłów, a uzbrojenie składało się z 2 torped 456 mm i 1—2 przeciwlotniczych karabinów maszynowych (jugosłowiańskie miały także bomby hydrostatyczne). Zasięg działania wynosił 800 mil morskich, moc maszyn — 750 HP. Załoga składała się z 5 ludzi.

Budowane krótko przed wojną na stoczni Vosper w Portsmouth ścigacze miały po 29 ton wyporności. W porównaniu z poprzednimi uzbrojenie nieznacznie powiększono, instalując 2 działka przeciwlotnicze i również dwie, lecz większe, torpedy 533 mm. Trzy motory o łącznej mocy 3000 HP, pozwalały na rozwinięcie ponad 43 węzłów. Rejon pływania wynosił 450 mil morskich przy szybkości 20 węzłów. Załogę tworzyło 10 ludzi.

Ostatnie przedwojenne włoskie ścigacze typu „Mas 501" miały po 20 ton wyporności. Uzbrojenie ich, podobnie jak i wszystkich włoskich dotychczas, składało się z 2 małych torped 45 cm, jednego karabinu maszynowego i 6 bomb głębinowych. Rozwijały szybkość 47 węzłów, a jeden spośród nich nawet 48,45 węzła. Rejon pływania przy szybkości 40 węzłów, wynosił 625 mil.

Ścigacze niemieckie miały po 86 ton wyporności przy długości 32 metrów. Uzbrojone były w 2 działka przeciwlotnicze 47 mm, 2 aparaty torpedowe 500 mm oraz bomby hydrostatyczne i miny holowane przeciw okrętom podwodnym. Szybkość ich była mniejsza, aniżeli ścigaczy włoskich, angielskich, czy francuskich i nie przekraczała 40 węzłów.

Rekord szybkości ustanowił ścigacz francuski „VTB 10", rozwijając 55 węzłów. „VTB 10" miał 10 ton wyporności i wyposażony był w cztery 12-cylindrowe motory o mocy 2200 HP.

Już podczas wojny Anglicy wprowadzili typ ścigacza artyleryjskiego MGB (Motor Gun Boat), o uzbrojeniu powiększonym o kilka szybkostrzelnych działek kalibru 40—47 mm. Przeznaczone one były do zwalczania niemieckich ścigaczy, często operujcych w kanale La Manche. Jako jeden z sukcesów należy wspomnieć potyczki na Kanale w dniach 19 i 20 listopada 1941 r., kiedy to zatopiono trzy niemieckie ścigacze.

Niestety i alianci ponieśli ciężkie straty wskutek działalności ścigaczy niemieckich i włoskich.

W czasie ewakuacji wojsk angielskich z północnej Francji w 1940 r., ścigacze niemieckie zatopiły pod Dunkierką angielski kontrtorpedowiec „Grafton", a pod Nieuport — kontrtorpedowiec „Wakeful".

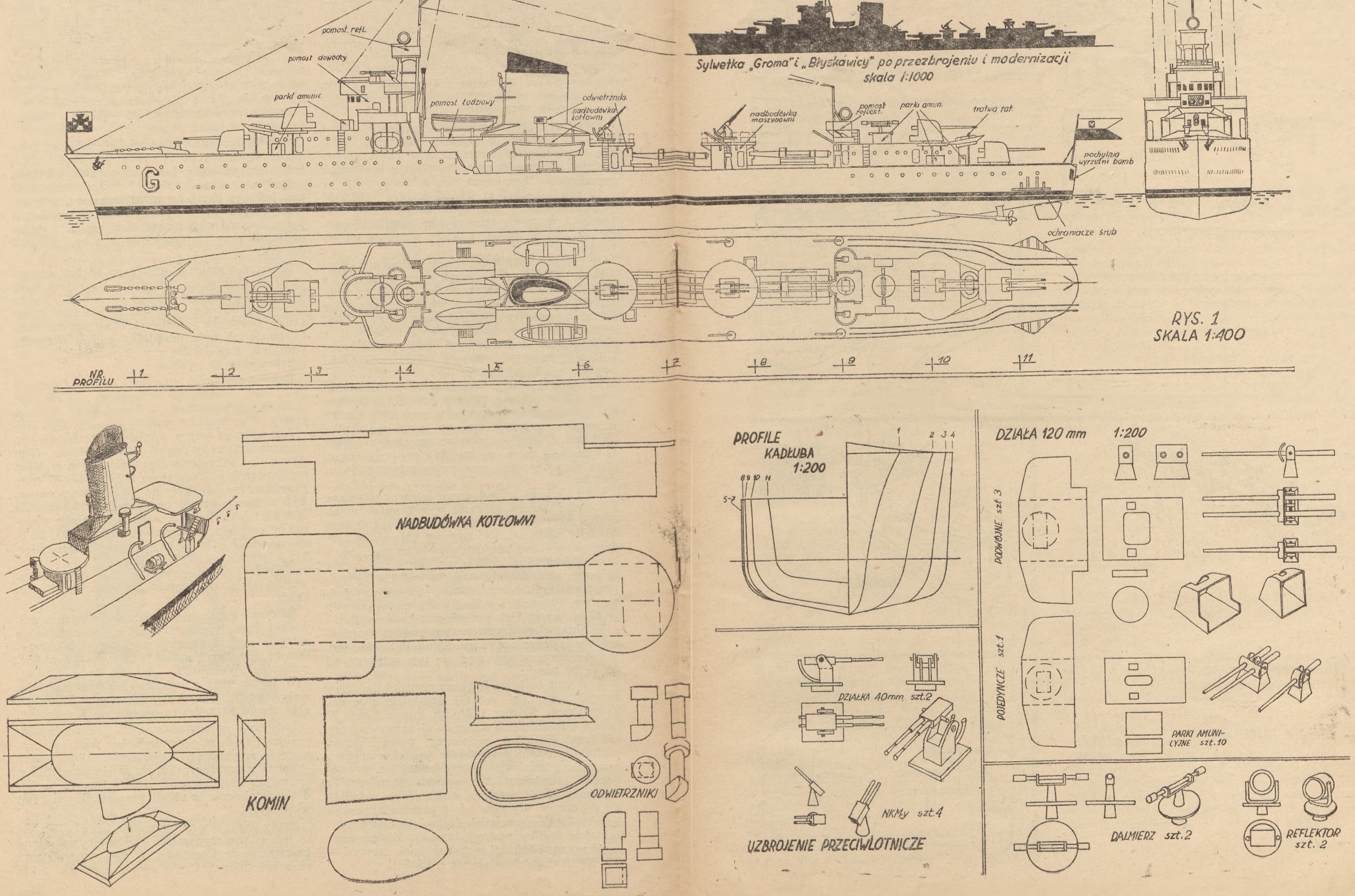
W lutym 1941 niemieckie ścigacze storpedowały angielski niszczyciel eskortowy „Exmoor", a w marcu 1942 kontrtorpedowiec „Vortigern".

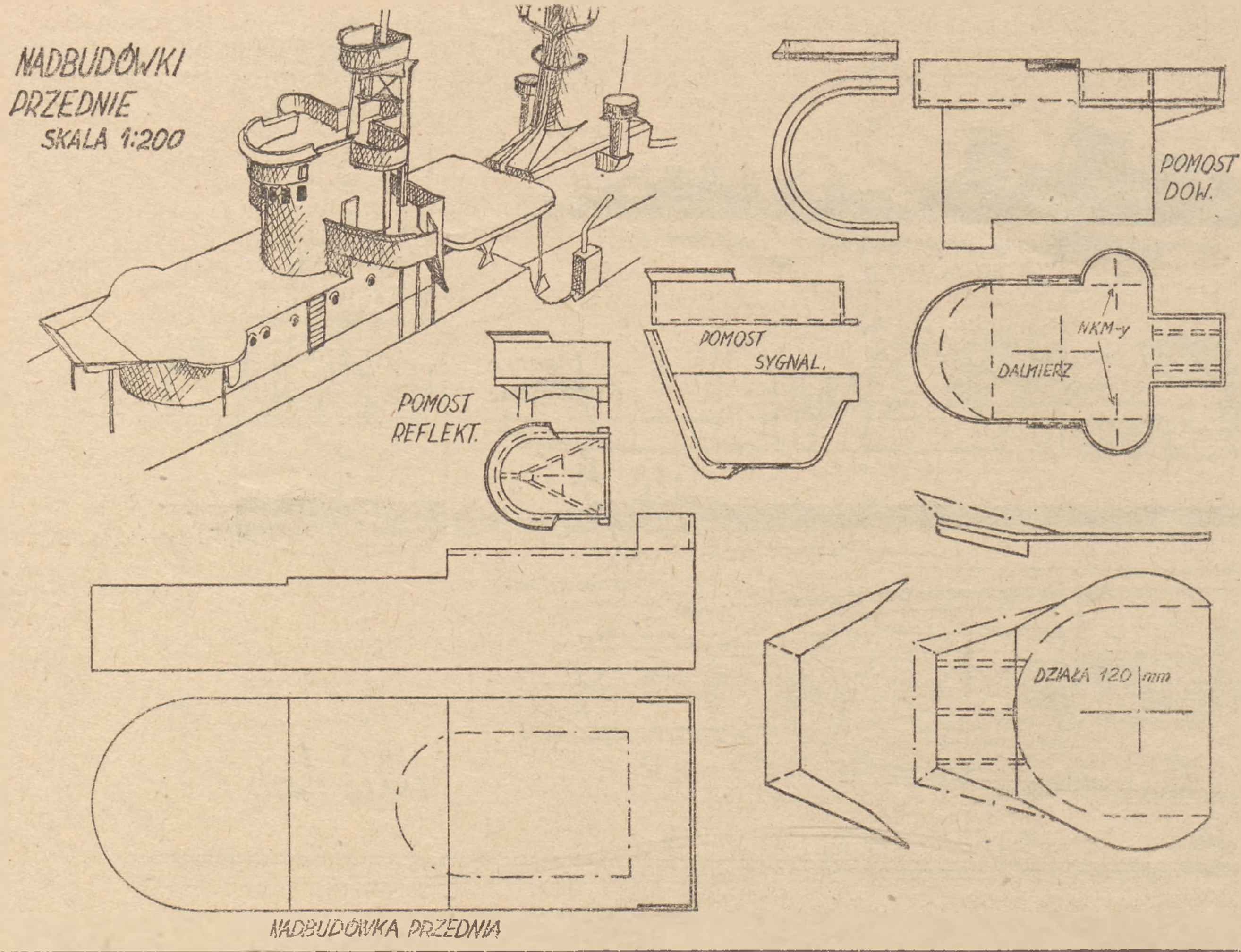
Jednym z najpoważniejszych sukcesow nieprzyjacielskich ścigaczy było bez wątpienia zatopienie angielskiego krążownika „Manchester" (9300 t) u wybrzeży Tunisu w sierpniu 1942 r.

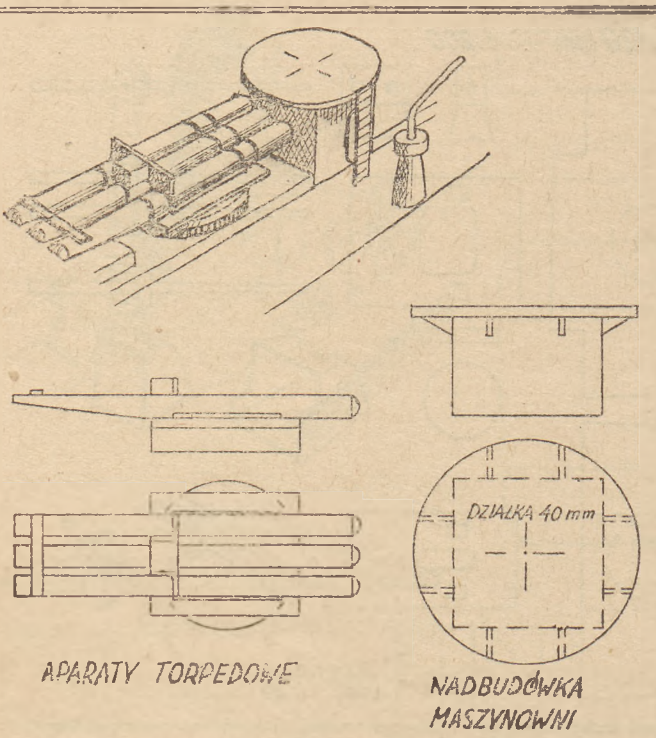
Trudno ściśle określić ilość ścigaczy, wchodzących obecnie w skład poszczególnych flot wojennych.

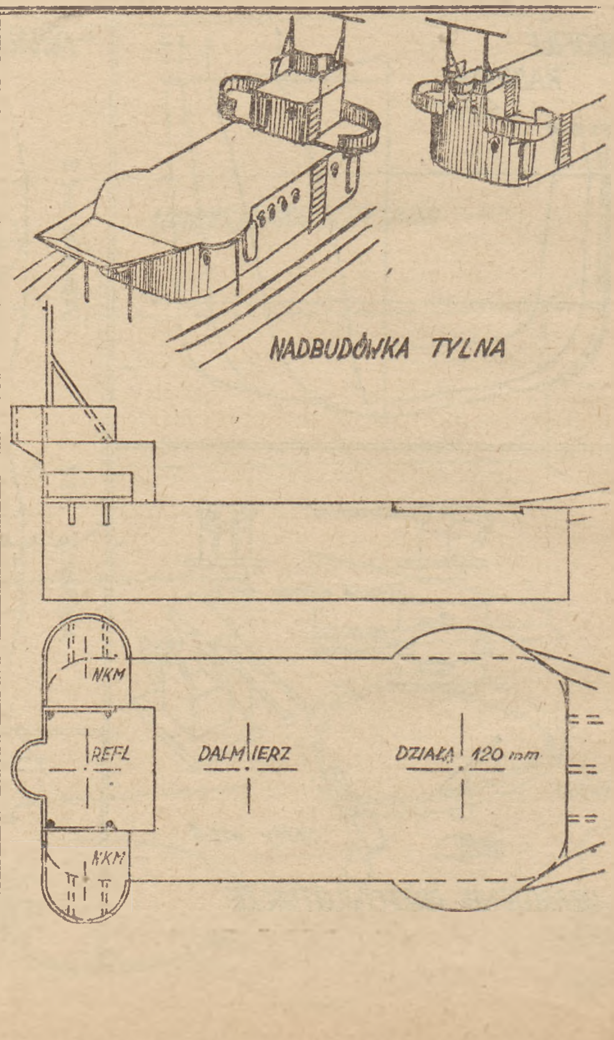
Stany Zjednoczone posiadają ich ok. 750. Są to jednostki o wyporności 45—50 ton, uzbrojone przeważnie w 4 torpedy i maszynową broń przeciwlotniczą. Część wyposażona jest także

MODEL KONTRTORPEDOWCÓW O.O.R.P. „GROM" i „BŁYSKAWICA"




NADBUDÓWKI
PRZEDNIE
SKALA 1:200
POMOST
DOW.
NKM-y
DALMIERZ
POMOST
SYGNAL.
POMOST
REFLEKT.
DZIAŁA 120 mm
NADBUDÓWKA PRZEDNIA


DZIAŁKA 40 mm
APARATY TORPEDOWE
NADBUDÓWKA
MASZYNOWNI


NADBUDÓWKA TYLNA
NKM
REFL
DALMIERZ
DZIAŁA 120 mm
NKM

w bomby hydrostatyczne. Rozwijają 40—45 węzłów.

Wielka Brytania rozporządza ok. 300 ścigaczami o charakterystyce zbliżonej do okrętów amerykańskich. ZSRR posiada również kilkaset ścigaczy.

Podczas wojny pod polską banderą pływało 10 ścigaczy. Cztery spośród nich „Si-4" należały do typu ścigaczy artyleryjskich MGB, a sześć pozostałych „S5—100" — do torpedowych (MTB).

Obecnie Polska Marynarka Wojenna posiada 12 ścigaczy okrętów podwodnych i 2 torpedowce, przekazane w r. ub. przez marynarkę radziecką.

Ścigacze okrętów podwodnych, to „Błyskawiczny" o wyp. 70 ton, uzbrojony w 2 działka 37 mm i 4 karabiny 126 mm oraz 11 jednostek po 45 ton i uzbrojeniu złożonym z jednego działka 37 mm, 2 karabinów maszynowych 12,6 mm i bomb hydrostatycznych. Te 11 jednostek nosi nazwy: „Bezwzględny", „Bystry", „Dziarski", „Dzielny", „Karny", „Niedościgły", „Nieuchwytny", „Odważny", „Śmiały", „Sprawny" i „Szybki". Dwa ścigacze torpedowe Nr 1 i 2 mają po 45 ton, uzbrojone są w 2 karabiny maszynowe 12,6 mm i 2 zewnętrzne aparaty torpedowe.

Tadeusz Wywerka Prekuret

SKARBY NA DNIE MÓRZ

Sucha, lecz jakże wymowna statystyka podaje, że rok rocznie zdarza się na rozległych szlakach morskich aż 10.000 wypadków, z tych około 1000 na samym Bałtyku. Czyli, że co dwudziestą dziewiątą godzinę zabiera morze jeden statek, jako ofiarę. Niezliczone statki z nieoszacowanymi skarbami na pokładzie wylądowały w niezbadanych głębiach mórz i oceanów, odkąd człowiek począł po nich podróżować.

Z biegiem lat, gdy technika nurkowania i dźwigania zatopionych statków posunęła się znacznie naprzód, przystąpił człowiek do nierównych zapasów z morzem, celem wydarcia mu nie wraków i statków o muzealnej tylko wartości, lecz właśnie owych legendarnych skarbów, leżących nienaruszonych we wnętrzu tychże statków.

Od roku 1588 spoczywa hiszpańska flota wojenna — owa znana „niezwyciężona Armada"— na dnie morskim. Składała się ze 130 wielkich i 30 mniejszych jednostek bojowych i miała 19.295 żołnierzy, 8.450 marynarzy, 2.088 niewolników, 2.630 dział, olbrzymi zapas materiału i żywności na okres 6 miesięcy na pokładach. Oprócz tego wiozła skarby w złocie na 600 milionów polskich złotych przedwojennych. I właśnie to ostatnie było ową pokusą przystąpienia do wydobycia owych skarbów w roku 1907. Przedsięwzięcie spełzło na niczym z powodu zbyt silnego ciśnienia wody. W roku 1935 przystąpił książę Argyll do dźwignięcia statku admiralskiego „Armady" — jednak bez rezultatu.

W roku 1702 została t. zw. „Srebrna flota" hiszpańska, składająca się z 12 okrętów, przez Anglików napadnięta. Okręty te, niosące szumnie imiona 12 apostołów, wiozły na swych pokładach roczny trybut hiszpańskich kolonii w Ameryce Południowej o olbrzymiej wartości. Hiszpański admirał, uznawszy sytuację bez wyjścia i poznawszy cele Anglików, nie namyślał się długo i wszystkie skarby wrzucić kazał do morza.

W roku 1808 ponieśli Francuzi w jednej tylko bitwie morskiej niedaleko brzegów Holandii stratę 100 milionów franków w złocie. Sześćdziesiąt lat później zawiązało się pewne towarzystwo dla wydobycia tego złota i szczyciło się rezultatem dźwignięcia połowy.

W dwanaście lat później poszedł na dno Morza Śródziemnego niemiecki statek żaglowy „Młody Henryk" z bajecznymi wprost skarbami na pokładzie. I dziwnym jest, że zawsze zachłanni Niemcy nie pokusili się o wydobycie tych skarbów.

Podczas wojen krymskich zatonął przy Balearach pewien angielski parowiec, wiozący 5 milionów funtów szterlingów w złocie, a w roku 1899 pochłonęło morze statek prezydenta afrykańskich Burów — Krygera — z milionowymi skarbami.

W roku 1890 próbowano dźwignąć pewien zatopiony statek angielski z 130 milionami funtów w złocie i dopiero po długich mozołach zdołano uzyskać zaledwie 5 milionów spowrotem.

W roku 1913 przy pracach nadbrzeżnych w okolicy Tunisu natrafiono na zatopioną starogrecką galerę z rzadkimi okazami starogreckiej sztuki malarskiej, które odtąd stanowią chlubę muzeum w Louvrze.

Największe wydarcie morzu zatopionych skarbów udało się dopiero w roku 1924, gdy ze storpedowanego w roku 1917 „Laureutica" wyniesiono 24 miliony dolarów.

W czerwcu roku 1935 z pomocą najnowocześniejszych aparatów zostały „wyssane" i do Anglii przywiezione owe 45.000 funtów szterlingów, które na dno morskie poszły wraz ze statkiem angielskim „Egipt".

Pod koniec należałoby jeszcze dodać, że Niemcy, nasz pokonany sąsiad zachodni, szczycił się, że posiada największe na świecie dwa urządzenia do podnoszenia zatopionych statków. Jedno znajdowało się w Reclinghansen i z jego pomocą dźwigano statek 800-tonowy do 16 metrów; drugie, mające swe miejsce postoju w Niederfinów, unaszało największe statki w sześciu minutach do 36-metrowej wysokości.

I. R. Rąbca

NAJAZD NA ANTARKTYDĘ

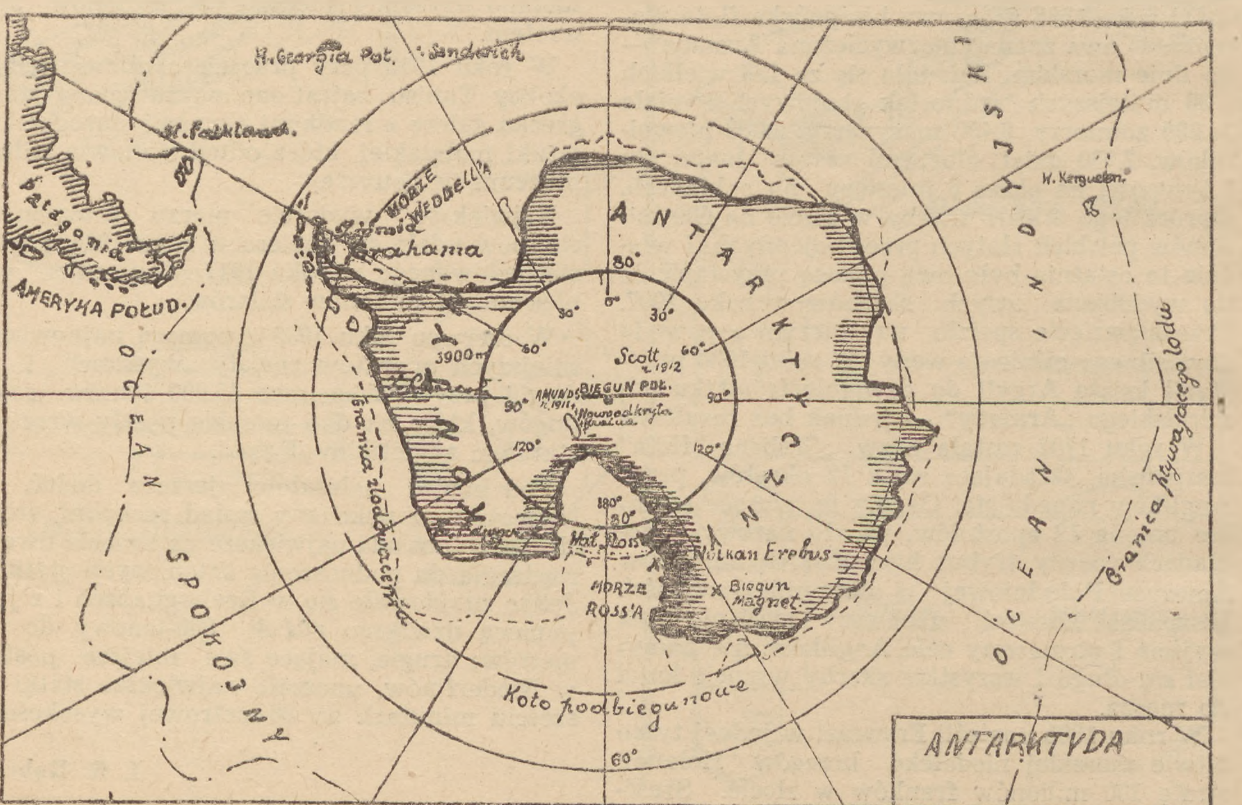
Przedmiotem wielkiego zainteresowania, niemal całego świata, stała się w ostatnich czasach — Antarktyda. Odkryto tam podobno „cudowną“ krainę, nietkniętą stopą ludzką, pozbawioną zupełnie pokrywy lodowej, a kryjącą w swoim łonie przebogate skarby mineralne, a szczególnie rudy uranu i węgiel. Kraina ta rozciąga się rzekomo w odległości zaledwie 250 km od Bieguna Południowego, między obszarem, którego domagał się w roku 1911 Amundsen dla Norwegii, a obszarem w okolicach zapory Ross'a, objętym w posiadanie przez Shirase'a na rzecz Japonii w roku 1912.

W związku z tym odkryciem, niektóre kraje ogarnęła istna „gorączka uranowa“, której konsekwencją jest obserwowany przez nas „wielki najazd“ na Antarktydę wielu ekspedycji i wypraw naukowych. W trosce jednak o dobro Antarktydy i w obawie przed zbyt wielkim zagęszczeniem i przeludnieniem tej bezkresnej pustyni lodowej, amerykańskie towarzystwo geograficzne „National Georgraphie Society“ w Nowym Jorku, już dziś w delikatny sposób przestrzega zainteresowanych, że co najwyżej 7 państw tylko może sobie rościć, jako tako uzasadnione pretensje do ziem antarktycznych.

Pretensji tych i amatorów do parcelacji Antarktydy było i jest znacznie więcej. Już w przeszłości nawet zachodziły w związku z tym pewne kolizje. Do wyścigu antarktycznego już dziś stanęło 7 narodów (Anglia, Stany Zjednoczone, Argentyna, Chile, Norwegia, ZSRR i Australia). Mają one wielką ochotę na objęcie w posiadanie tej nowoodkrytej krainy i jej, problematycznych zresztą jeszcze, bogactw. Wysłały one, względnie przygotowują, swoje ekspedycje naukowo - badawcze, wyposażone także i w pewne plenipotencje natury politycznej. Według bowiem niepisanego prawa odkrywców krain polarnych, człowiek, który pierwszy „postawi stopę“ i zatknie flagę na nowoodkrytym obszarze, staje się prawnie uznanym jego odkrywcą, a tym samym zdobywa także prawo objęcia w posiadanie nowoodkrytego terenu na rzecz swojego kraju.

Cała historia tego wyścigu na Antarktydę w obecnej dobie przedstawia się następująco: w roku 1942 jakiś samolot niemiecki przelatywał nad kontynentem Antarktydy. W pewnym momencie załoga owego samolotu zwróciła uwagę na niesamowite, jak na te okolice, zjawisko. Oto na dole rozciągała się kraina, pozbawiona zupełnie skorupy lodowej, o wysokich górach, ogrzanych słońcem i dolinach pełnych bogactw naturalnych. Jak te wszystkie dane stwierdziła załoga niemieckiego samolotu, nie lądując, trudno dziś dochodzić. Taki jednak raport złożyła ona w Berlinie swoim mocodawcom i na nim się właśnie oparto przy dalszych badaniach w tej dziedzinie. Z tej zagadkowej wyprawy przywieźli Niemcy szereg zdjęć fotograficznych.

Anglicy, przeczytawszy i przestudiowawszy wszystko, co na ten temat Niemcy opublikowali, mimo trudności wojennych, zorganizowali już w roku 1943 wyprawę pod nazwą „operacja Tabarin“, którą poprowadził doświadczony bywalec krain polarnych Cdr. Marr. Od tego czasu Anglicy, usadowieni na Ziemi Grahma, w skupieniu i ścisłej tajemnicy bez przerwy



„sprawdzają" prawdziwość danych niemieckich, zmieniając tylko od czasu do czasu, zbyt przemęczonych i wyczerpanych członków swej ekipy.

Stany Zjednoczone pierwsze zorganizowały i przygotowały wyprawę, która przed kilkoma zaledwie tygodniami wyruszyła na morze Ross'a. Wyprawa ta została skrupulatnie przygotowana i luksusowo wyposażona. Wystarczy nadmienić, że bierze w niej udział 5.000 ludzi—fachowców, około 30 okrętów i 60 samolotów. Na kierownika wyprawy powołano admirała Byrda, wytrawnego weterana bieguna południowego. Jest to jego trzecia z rzędu wielka wyprawa polarna.

Również Australia stara się o założenie w okolicach najbardziej odpowiednich stałej bazy, która miałaby służyć jako odskocznia do dalszych poczynań badawczo-eksploratorskich. Norwegia przygotowuje wyprawę na rok 1948 do Ziemi Królowej Maud. ZSRR zaś „trzyma rękę na pulsie" całej tej sprawy, nie zdradzając się narazie ze swoimi projektami. Tym więcej, że nie uznała ona nigdy praw terytorialnych innych mocarstw do krain antarktycznych. — Wreszcie Argentyna i Chile, dwa kraje położone najbliżej bieguna południowego, objawiają wielkie zaniepokojenie o swoje prawa suwerenne, jakie rzekomo tam posiadają. Prawa te zresztą przez nikogo nie są uznawane. Nie mniej jednak oba te państwa noszą się z zamiarem oficjalnego podniesienia zarzutów przeciw obecności admirała Byrda na Antarktydzie. W swoim czasie rozpoczęły one nawet pertraktacje, celem stworzenia jednolitego frontu działania przeciw USA. Nie wydaje się jednak prawdopodobnym, aby wyniki tych pertraktacyj w jakiejkolwiek mierze wpłynęły na losy wyprawy Byrda. Od wyników natomiast wyprawy Byrda, do pewnego stopnia, zależą dalsze losy — Antarktydy.

O ile chodzi o oficjalne cele wyprawy Byrda, to są one zupełnie niewinne. Dowództwo marynarki Stanów Zjednoczonych wydało komunikat, który głosi, że nie chodzi tu o kwestie terytorialne, lecz o zebranie pewnych wiadomości technicznych i meteorologicznych dla marynarki USA. Bliższe zaś komentarze do tego komunikatu wyjaśniają, że obszary antarktyczne kryją wiele tajemnic, dotyczących warunków atmosferycznych półkuli zachodniej. Amerykanie chcieliby więc znaleźć sposób przepowiadania na dalszą metę warunków meteorologicznych w szerokościach geograficznych bardziej północnych, za pośrednictwem obserwacyj, opartych i poczynionych na zjawiskach antarktycznych. Skromnie nadmienia również w tych komentarzach, że chodzi tu także o wyjaśnienie kwestii rzekomych bogactw mineralnych na Antarktydzie, o czym świadczyłyby informacje, zebrane przez Linkolna Ellswortha i Shackletona.

Nie oficjalnie, mówi się: 1) że Antarktyda, ta niegościnna i ponura kraina lodowa, jest już ostatnim kontynentem naszej planety, który może być jeszcze rozparcelowany między wielkie mocarstwa, 2) że wielkie pokłady rud uranu i węgla kamiennego na Antarktydzie zostały już stwierdzone, a chodzi tylko o znalezienie właściwego sposobu ich wydobycia i transportu.

I to jest mniej więcej wszystko, co w tej chwili na ten temat można powiedzieć.

St. Sąsiadek

ICHEBOE — WYSPA GUANA

Ciężki kryzys i bezrobocie dotknęły międzynarodową żeglugę w roku 1834. Kryzys ten szczególnie dotkliwie gnębił angielską marynarkę handlową.

Liczba bezrobotnych statków angielskich stale wzrastała tak, że w portach zaczynało brakować dla nich miejsca. Miasta portowe, a szczególnie Liverpool, przepełnione były głodnymi i bezrobotnymi marynarzami.

By zaradzić klęsce bezrobocia wśród marynarzy, parlament powołał specjalną komisję, która miała za zadanie opracować środki, mające na celu zapobiegnięcie gnębiącemu marynarkę angielską bezrobociu, a tym samym uratowanie przed grożącą jej ruiną.

Nim komisja ta powzięła decyzje w sprawie zażegnania kryzysu, przypadek sam rozwiązał zagadnienie bezrobocia. W drugiej połowie 1834 r. odkryto wyspy Chinchaos koło wybrzeży Peru i wyspę Icheboe u południowo-zachodnich wybrzeży Afryki, w odległości 5 mil morskich od wybrzeża Dead Ned pod 26 stopniem szerokości południowej i 15 stopniem długości zachodniej.

Obwód wyspy wynosi około 1,5 mili angielskiej, cała jej powierzchnia pokryta była warstwą guana 90—100 stóp grubą. Brzegi wyspy zarówno jak i pobliskiego lądu są poszarpane i mało dostępne, nie dając żadnego schronienia dla przybijających do nich statków w czasie burzy, szczególnie w okresie zmian i pełni księżyca.

Na wyspach tych znaleziono olbrzymie pokłady guana, które powszechnie było stosowane wówczas jako sztuczny nawóz.

Icheboe odkrył kapitan angielskiej marynarki handlowej Andre Livingstone. Natychmiast po przybyciu do Anglii podzielił się wiadomościami o tej zdobyczy ze swym przyjacielem, również kapitanem marynarki Johnem Rae. Ten, pracując w firmie Shmit, zawiadomił o tym swych armatorów.

Wiadomość ta była bardzo cenna i firma nie tracąc czasu w tajemnicy wysłała do Icheboe statek „Constellation" pod dowództwem kapitana Jamesa Browna.

‚Constellation" dotarł do wypspy zabrał pełny ładunek cennego nawozu i wrócił do kraju. Guano wyładowano w Greenock i w krótkim czasie rozsprzedano farmerom w cenie 10 funtów szterlingów za tonę.

Drugim statkiem który wyszedł po guano, był „Industry" z Clyde, po powrocie wyładował się

w porcie Saltcourt. Na ładunku tym armatorzy również zarobili doskonale.

W grudniu 1834 r. koło wyspy Icheboe stało na kotwicy dwadzieścia statków, ładujących cenny nawóz.

Aby nadrobić opóźnienie w zyskach firma „Pollok, Gilmour and Co" wysłała na wyspę odrazu 60 statków.

Ilość statków, przybywających po guano, stale się zwiększała, tak, że w maju 1844 r. zabierało ładunek 132 statki, a we wrześniu tegoż roku przeszło 300 żaglowców od 100-tonowych szkunerów do 1500-tonowych fregat kotwiczyło koło wyspy.

Nieraz zdarzało się, że kotwice nie mogły utrzymać statków i te wpadały na siebie, doznając niejednokrotnie ciężkich uszkodzeń. Niektóre statki zdryfowały na morze i parę z nich nigdy nie powróciło.

Pobieranie guana odbywało się w następujący sposób. Cała załoga, z wyjątkiem kapitana, cieśli, stewarda i kucharza, równo ze świtem płynęła szalupami do wyspy, pozostając na niej aż do zmroku. Chłopcy okrętowi przewozili załadowane w worki guano i dostarczali żywność dla pracujących. Bardzo często między pracującymi dochodziło do bójek, którym przypatrywali się wszyscy pracujący. Dla utrzymania spokoju i porządku przypłynął do wyspy w połowie 1844 r. angielski okręt.

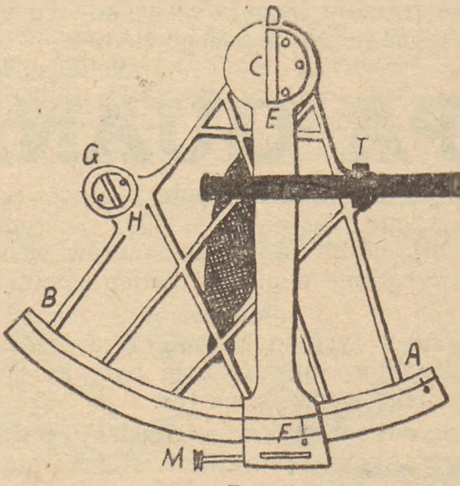
Eksploatacja bogactw wyspy trwała kilka lat, i wywożone z niej guano uratowało od ruiny i zniszczenia angielską flotę handlową.

W. Przyborowski.

SEKSTANT

Sekstant, mylnie nazywany przez niektórych sekstansem, jest przyrządem służącym do pomiarów kątów widzenia w żegludze. Używa się go najczęściej do mierzenia wysokości ciał niebieskich, ale i również do kątów poziomych. Został on wynaleziony przez Halley'a w roku 1731; jego działanie polega na właściwościach optycznych.

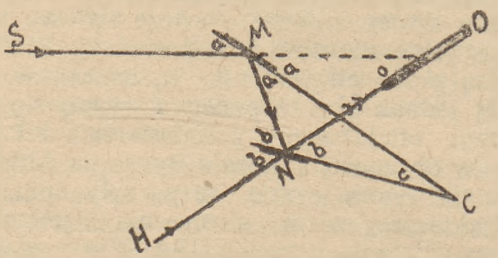
Rama metalowa w kształcie wycinka koła, posiada na swym łuku srebrną podziałkę stopniową, zwaną **limbusem** (rys. 1—A B); do ramki przytwierdzona jest lunetka (T), oraz dwa lusterka w płaszczyznach prostopadłych do ramy. Jedno z lusterek (G H) jest nieruchome i nazywa się małym, zaś drugie (D E) jest ruchome dookoła osi, przechodzącej przez środek lusterka (E) — nazywa się dużym. Lusterko małe jest tylko do połowy powleczone amalgamatem, czyli, że zasłania ono tylko połowę pola widzenia w lunetce. Przy pomocy metalowego ramienia, zwanego **alhidadą**, powoduje się obrót lusterka dużego.



Rys. 1.

Na rys. 2-gim przedstawiony jest bieg promienia, odbijającego się w obu lusterkach.

Żeglarz (O), obserwujący przez lunetkę, widzi dwa nakrywające się punkty: jeden B, znajdujący się bezpośrednio w osi lunetki oraz punkt A, którego kierunek tworzy kąt a z płaszczyzną dużego lusterka.



Rys. 2.

A więc promień świetlny, wychodzący z S, odbywa drogę S M N O. Kąt S O H = c jest kątem widzenia S i H, zaś M C N = c, jest kątem, który tworzą płaszczyzny obu lusterek. Kąt b jest dla danego sekstantu wartością stałą i wynosi około 75 st.

Z trójkąta N M O wynika:

$$2b = 2a + o \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad I$$

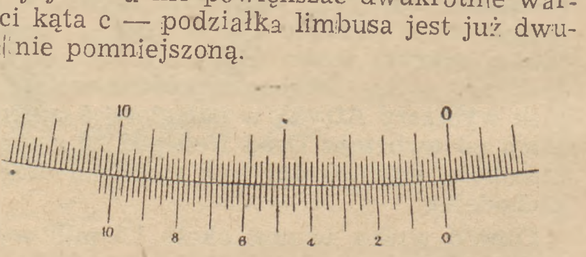
zaś z trójkąta N M C:

$$b = a + c \text{ lub } 2b = 2a + 2c. \quad II$$

Porównując zależności I i II otrzymamy:

$$o = 2c, \text{ albo } c \; ^{o}/_{2}$$

Ponieważ kąt środkowy ramy sekstantu wynosi w przybliżeniu 60 st., t. j. 1/6 okręgu (stąd nazwa sekstant!), łatwo zrozumiemy, że możemy teoretycznie mierzyć kąty w przybliżeniu do 120 st., ponieważ kąt c odczytany na limbusie, stanowi zawsze połowę kąta o. Ażeby przy odczytywaniu nie powiększać dwukrotnie wartości kąta c — podziałka limbusa jest już dwukrotnie pomniejszoną.



Rys. 3.

Z prawej strony limbusa (rys. 1—A) znajduje się kreska zerowa, od której począwszy w lewo biegną kreski co 10 min., przyczym co szósta, a więc co 1 stopień, jest dłuższą od pozostałych. Co dziesiąty stopień oznaczony jest cyframi, a co piąty — kropką (rys. 3-ci, górna podziałka).

Dla dokładnego odczytania kąta służy **noniusz**, znajdujący się na alhidadzie i stykający się z podziałką limbusa (rys. 3-ci, dolna podziałka).

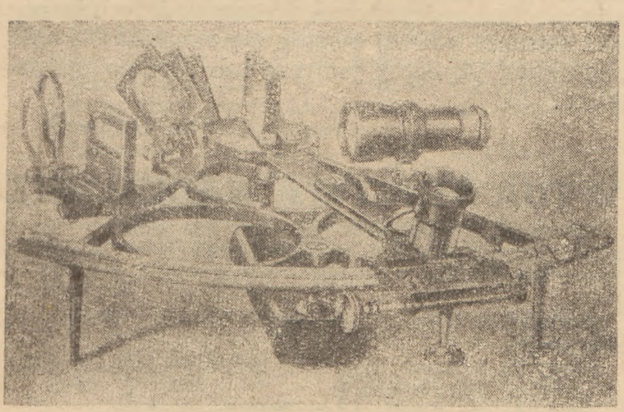
Zasada działania noniusza jest następująca: 59 częściom (kreskom) limbusa odpowiada 60 części noniusza, czyli że 1 część noniusza jest o 1/60 krószą od 1 części limbusa, a więc o 1/60 . 10 min., t. j. o 10 sek. Z pomocą noniusza odczytać więc można dokładnie do 10 sek.

Niektóre sekstanty mają stopnie podzielone nie na 6, lecz na 4 części, to przy tym samym urządzeniu noniusza jak poprzednio — 1 część noniusza jest krótszą od 1 części limbusa o 1/60 . 15 min., a więc o 15 sek., odczytać więc można dokładnie do 15 sek.

Zero noniusza nazywa się **indeksem**. Dla ułatwienia liczenia kresek na noniuszu, co szósta kreska jest długa, a co dwunasta oznaczona cyframi: 2, 4, 6 i t. d. Cyfry te oznaczają minuty, a poszczególne kreski dziesiąt ki sekund. Na przykład, na rys. 3-cim, indeks znajduje się między kreskami limbusa 0 st. 10 min., a 0 st. 20 min. Postępując w lewo widzimy, że kreska noniusza 6 min. 30 sek. zgrywa się z naprzeciw znajdującą się kreską limbusa. Odczyt wynosi więc:

0 st. 10 min. + 6 min. 30 sek. = 0 st. 16 min. 30 sek.

Nad noniuszem i limbusem znajduje się lupa (szkło powiększające), służąca do łatwego liczenia kresek (rys. 4).



Rys. 4.

Po drugiej stronie ramy przytwierdzone są trzy nogi, na których sekstant spoczywa oraz drewniana rączka, za którą trzyma się instrument w czasie dokonywania obserwacji, t. j. pomiarów.

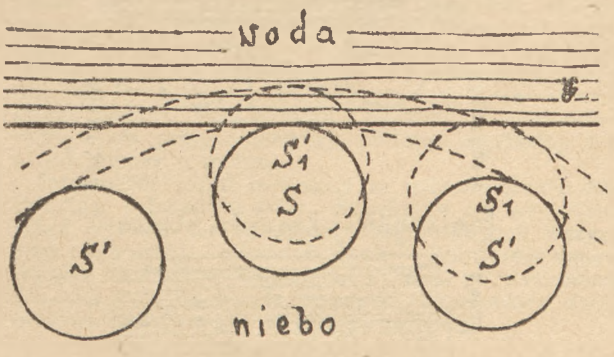
Do wyposażenia sekstantu należy komplet lunetek oraz dwie grupy po 3—4 kolorowych szkieł przyćmiewających, używane w miarę potrzeby.

Do obserwacji ciał niebieskich używamy lunetkę astronomiczną (Keplera), powiększającą 7—9 razy i dającą obraz odwrócony, zaś do obserwacji obiektów lądowych — lunetkę Galileusza, powiększającą tylko 2—3 razy, ale za to dającą obraz prosty nieodwrócony. W nocy używamy lunetkę o bardzo dużym obiektywie, dającym jasne pole widzenia. W braku nocnej lunety używa się też zwyczajny wziernik, który stanowi rurka z małym otworem przy okularze.

Obserwacja ciała niebieskiego polega na zmierzeniu jego wysokości nad widnokręgiem, który tworzy linia odgradzająca morze od nieba.

Nawigator, celem użycia sekstantu, trzyma go za drewniany chwyt w prawej ręce, lewą ręką obsługuje alhidadę; oko obserwatora spogląda przez lunetkę.

Przypuśćmy, że będzie on obserwował dolną krawędź Słońca; staje więc on pośrodku statku, na pokładzie, w szerokim rozkroku (ze względu na kołysanie się statku). Następnie spogląda przez lunetkę poprzez połowę przezroczystego małego lusterka na widnokrąg i jednocześnie lewą ręką ustawia alhidadę, starając się dolną krawędź Słońca zetknąć z powierzchnią wody. Gdy dolna krawędź Słońca znajdzie się już blisko wody, obserwator unieruchamia śrubką zaciskową alhidadę i kończy obserwację przy pomocy śrubki mikrometrycznej (rys. 1—M), która umożliwia precyzyjny ruch alhidady, (w małych granicach), przy dokręconej śrubce zaciskowej. Moment dokonania obserwacji oznajmia obserwator pomocnikowi słowem „stop", który odczytuje czas chronometru lub zwykłego zegarka (p. „Młodzież Morska" Nr 2/47 — art. p. t. „Chronometr"). Następnie obserwator odczytuje kąt na limbusie pomierzonej wysokości.



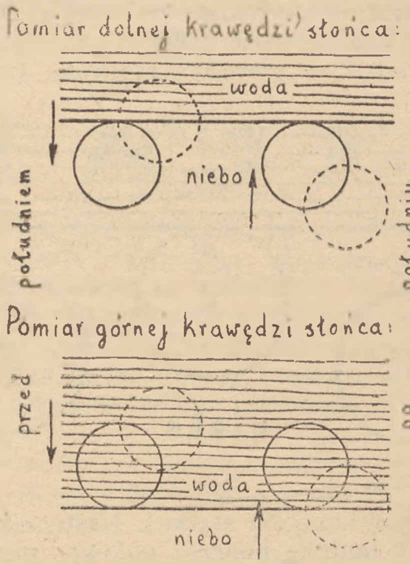
Rys. 5.

Obserwacja ta będzie prawidłowa, jeśli płaszczyzna ramy sekstantu będzie prostopadła do powierzchni wody. W wypadku ukośnego trzymania sekstantu popełnia się błąd, pokazany na rys. 5-tym. Patrząc przez lunetkę astronomiczną widzimy wodę u góry, zaś niebo u dołu; przy ukośnym położeniu instrumentu widzimy dolną krawędź Słońca S1 w zetknięciu się z wodą, ale gdybyśmy w tym momencie sekstant skręcili do płaszczyzny pionowej, to Słońce wejdzie w wodę — S1, czyli, że wysokość została pomierzona fałszywie (za dużo!).

Celem uniknięcia tego błędu, obserwator nie trzyma sekstantu nieruchomo, lecz lekko nim balansuje — (S1 — S — S1), ażeby umożliwić dokładne zetknięcie się tarczy Słońca z wodą.

Zazwyczaj obserwuje się dolną krawędź Słońca, bowiem jest ono wówczas na tle nieba. W wypadku, gdy dolna jego krawędź jest zakryta chmurą, to obserwujemy górną krawędź, ale wówczas widzimy Słońce na tle wody. Co do Księżyca, to obserwujemy tę krawędź, która jest oświetloną.

Trudno jest utrzymać ciężki sekstant w jednej ręce, a drugą pokręcać śrubką mikrometryczną, dlatego ustawia się zazwyczaj alhidadę już z góry „na zapas" i oczekuje się momentu, kiedy krawędź Słońca czy Księżyca, bądź gwiazda dojdzie (zwiększając lub zmniejszając wysokość) do linii wody. Rys. 6-ty podaje sposoby



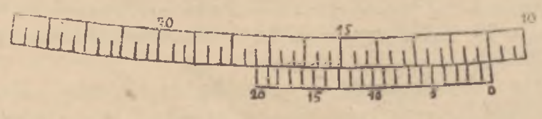
Rys. 6.

obserwacji dolnej i górnej krawędzi Słońca tak przed południem, jak i po południu. Przypomina się, że ze zmianą wysokości zmienia się również azymut ciała niebieskiego (p. „Młodzież Morska" Nr 3/47, artykuł p. t. „Najprostsze wyznaczenie pozycji statku").

Przy obserwacji gwiazdy napotykamy na dodatkową trudność, gdyż nie posiadamy pewności, czy gwiazda doprowadzona do widnokręgu jest rzeczywiście tą gwiazdą, którą chce się obserwować.

Nastawiamy wówczas indeks na zero, czyli zgrywamy zero noniusza z zerem limbusa i skierowujemy lunetkę na daną gwiazdę, a następnie poruszając wolno alhidadą, staramy się ją sprowadzić do widnokręgu. Trzeba uważać, ażeby ruchomej gwiazdy nie zgubić z pola widzenia. Obserwator, nie posiadający spokojnej ręki, winien posługiwać się inną metodą, a mianowicie wziąć sekstant do lewej ręki, trzymając go limbusem do góry, a dużym lusterkiem na dół. Wówczas lunetkę skierowuje na gwiazdę, która stanowi obecnie obraz nieruchomy, a poruszając alhidadą, sprowadza widnokręg do gwiazdy. Po zamocowaniu alhidady śrubą zaciskową przekłada on sekstant do prawej ręki i dalsze dokładne nastawianie dokonuje jak przy Słońcu. Obserwacje gwiazd i planet dokonuje się tylko na krótko przed wschodem, lub po zachodzie Słońca, gdy widnokręg jest oświetlony.

Skierowawszy lunetkę i lusterko duże na odległy punkt na widnokręgu, to teoretycznie indeks winien zgrać się z zerem limbusa, jednakże



Rys. 7.

że w praktyce indeks znajdzie się wówczas z lewej lub prawej strony limbusa (dodatkowa podziałka w prawo od zera limbusa!). Ta niedokładność nazywa się **błędem indeksu**, który usuwa się wtedy, gdy jest bardzo wielki. Mniejsze błędy indeksu uwzględnia się rachunkowo, po wyznaczeniu każdorazowej ich wartości, t. j. przed każdą obserwacją. Błąd indeksu (i) otrzymuje taki znak, aby dodany algebraicznie do odczytania kąta dał kąt prawidłowy.

W jachtingu, gdzie małe wymiary statku, a więc jego kołysanie się nie pozwala na zbyt dokładne dokonanie obserwacji — sekstant jest instrumentem tutaj zbyt precyzyjnym, a tym samym i drogim, dlatego należy używać jego prostszej odmiany, t. j. **oktantu.**

Wycinek kolisty ramy posiada tutaj kąt środkowy, wynoszący około 45 st. Również limbus i noniusz oktantu są nieco inaczej skonstruowane.

Na limbusie (rys. 7) stopnie dzielą się na 3 równe części (1 kreska wynosi 20 min.); 19-tu częściom (kreskom) limbusa odpowiada 20 części noniusza, czyli, że 1 część noniusza jest o 1/20 krótszą od 1 części limbusa, a więc o 1/20 . 20 min., t. j. o 1 min. Przy pomocy noniusza odczytać więc można dokładnie tylko do 1 min., co w praktyce jachtowej w zupełności wystarcza.

Co do wykonania oktantu, to często jego rama nie jest sporządzona z metalu, lecz hebanu; zaś zamiast lunetki stosuje się również okrągłą metalową płytkę z jednym lub dwoma otworkami.

Jan Gajewski

WYDAWNICTWA NADESŁANE

Marynarz Polski, dwutygodnik barwnie i żywo redagowany, przynosi wiele ciekawych artykułów z życia marynarki wojennej i handlowej polskiej i obcej.

Skrzydlata Polska, miesięcznik lotniczy, Warszawa, Maratońska 4.

Skrzydła i Motor, tygodnik lotniczy dla młodzieży, Warszawa, Maratońska 4.

Film, dwutygodnik, Łódź, Narutowicza 69.

Marcowy numer „Żeglarza" przynosi 3 artykuły z cyklu korespondencyjnego kursu: „Urządzenia pokładowe", „O rodzajach portów", „Środowisko i życie morza".

Opis budowy taniej i prostej łodzi do spływu rzeką zainteresuje wielu młodych amatorów turystyki wodnej.

Nowela „Dwie awarie" Urbana Krzyżanowskiego jest rasowym utworem marynistycznym, pisanym przez utalentowanego pisarza, a zarazem oficera marynarki handlowej.

4 strony poświęcone są informacjom i formularzom zgłoszeń dotyczących akcji letniej PCWM.

Stała kronika „Na morskim horyzoncie" zamyka ciekawą i interesującą treść czasopisma.

Z życia PCWM

PIERWSZY ROK PRACY PCWM

W dniu 28 lutego 1946 roku Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego podpisał rozporządzenie o powołaniu do życia Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. W marcu rozpoczęło się na Wybrzeżu montowanie nowej instytucji, która po 3 miesiącach gorączkowej i wytężonej pracy dysponowała wielkim gmachem w Gdyni, prowizorycznie przygotowanym do pomieszczenia biura PCWM i kilkuset kursantów, ośrodkiem szkoleniowym w Dziwnej, flotyllą 15 szalup i 7 jachtów, wymagających remontu oraz posiadała własny organ prasowy miesięcznik „Żeglarz". W miesiącu lipcu, sierpniu i wrześniu odbywały się kursy pracy morskiej, przez które przewinęło się 985 uczestników z całego kraju, poznając pracę na morzu. Jednocześnie trwały prace nad przejętym przez PCWM niewykończonym szkunerem żaglowym. W dniu 22 września szkuner został szczęśliwie spuszczony na wodę i otrzymał nazwę „Zew Morza". W październiku uruchomione zostały w PCWM 2-roczne szkoły zawodowe. Szkoła Jungów i Szkoła Rybaków Dalekomorskich, liczące razem 110 uczniów i prowadzące intensywne szkolenie. Uczniowie zostali umundurowani, internat otrzymał pełne wyposażenie.

W październiku rozpoczął się w „Żeglarzu" korespondencyjny kurs przygotowawczy dla kandydatów na letnie kursy pracy morskiej. Przez zimę toczą się normalne zajęcia szkolne oraz przygotowania do akcji letniej, która w r. b. ma objąć 3600 uczestników. Warsztat szkutniczy PCWM remontuje sprzęt, szykuje nowe żagle. Trwają prace nad przygotowaniem do akcji letniej nowego ośrodka szkoleniowego w Łebie. Wkrótce rozpoczną się prace nad wykończeniem „Zewu Morza".

ZOSTAŃ RYBAKIEM MORSKIM

Skończyłeś, Kolego, szkołę powszechną i rozglądasz się za pracą. Czy wiesz gdzie ją znajdziesz?

Oto rozległe wybrzeże morskie od Braniewa nad Zalewem Wiślanym po Świnoujście i Nowe Warpno nad Zalewem Szczecińskim stoi otworem dla pracowników morza.

Szczególnie zaś osady rybackie, rozsiane w wielkiej liczbie w przybrzeżnym pasie, czekają na rybaków. Sprzęt rybacki: łodzie, motorówki, kutry buduje się na kilkunastu stoczniach, produkuje się także sieci i różne przybory, a Bank Rybacki udziela pożyczek na zaopatrzenie się w te niezbędne narzędzia pracy.

Rozrastająca się dalekomorska flota rybacka potrzebuje też wielu pracowników.

Przeszkolenie zawodowe w tych dziedzinach prowadzi Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego i P. C. W. M.

Jest tylko jeden bezwzględny warunek: silny i zdrowy organizm, twardość, wytrwałość i zawziętość w pracy, pozwalająca przetrzymać ustawiczną walkę z żywiołem morskim.

Nie każdy wytrzyma, ale ten, kto przystosuje się do tej pracy — znajdzie nie tylko pełną radość życia, ale i dobry zarobek.

Kogo pociągnie myśl o pracy w rybołówstwie — może najpierw zapoznać się z pracą morską na kursach letnich Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. Wszelkie informacje o warunkach przyjęcia podaje miesięcznik „Żeglarz" (Gdynia A. Zjednoczenia 3, cena numeru 12 zł. PKO XI—160).

PRZYJĘCIA DO PAŃSTWOWYCH SZKÓŁ MORSKICH

Ukazała się broszurka „Ustrój Państwowych Szkół Morskich w Gdyni i Szczecinie oraz warunki przyjęcia na r. 1947-48", którą na żądanie wysyła Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, ul. Morska 83.

Nowością jest uruchomienie od przyszłego roku drugiej Szkoły Morskiej w Szczecinie z wydziałem nawigacyjnym, podczas gdy wydział mechaniczny pozostaje w Gdyni.

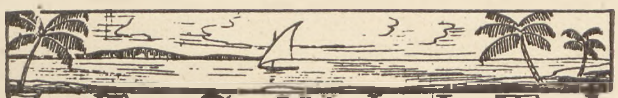
Jako inowację w warunkach przyjęcia wprowadzono wymaganie odbycia przez kandydatów kursu pracy morskiej w P. C. W. M.

Termin składania zgłoszeń upływa z dn. 10 maja b. r. Egzaminy wstępne i badania lekarskie odbędą się w pierwszych dniach sierpnia, poczym przyjęci kandydaci wyruszą w podróż próbną na „Darze Pomorza". W miesiącach czerwcu lub lipcu wszyscy kandydaci muszą odbyć jeden z turnusów kursu pracy morskiej.

KURSY PRACY MORSKIEJ

Kursy odbędą się w miesiącach: czerwcu, lipcu, sierpniu i wrześniu w nadmorskich ośrodkach szkoleniowych PCWM w Gdyni, Łebie, Dziwnej i Szczecinie. Kurs trwa 20 dni, jest bezpłatny, uczestnicy pokrywają tylko koszta przejazdu. Turnusy rozpoczynają się co tydzień w poniedziałki, począwszy od 2 czerwca w każdym z wymienionych ośrodków. Program przewiduje ćwiczenia szalupowe, zajęcia rybackie i zajęcia w porcie, dając w sumie nie tylko obraz, ale i przeżytą próbę pracy morskiej. Warunkiem przyjęcia jest dobre zdrowie, stwierdzone przez lekarza oraz elementarna orientacja w sprawach morskich, sprawdzone testem. Aby ułatwić dopełnienie tego warunku — PCWM prowadzi na łamach swego organu, miesięcznika „Żeglarz", korespondencyjny kurs przygotowawczy, podając niezbędny materiał wiedzy o morzu.

Informator został rozesłany za pośrednictwem Kuratoriów i Inspektoratów Szkolnych do wszystkich szkół, a także do Zarządów Wojewódzkich wszystkich organizacji młodzieżowych. Zainteresowanym wysyła na żądanie kancelaria PCWM, po otrzymaniu znaczka 1 zł. na koszta przesyłki. Egzemplarz ulotki można dostać także w naszej redakcji.



ZE ŚWIATA

W roku bieżącym na linii Leningrad — Londyn zostanie uruchomiona stała komunikacja wodna. Linię obsługiwać będą 3 luksusowe parowce sowieckie.

Również w tym roku otwarte będą połączenia Leningradu ze Stanami Zjednoczonymi i Ameryką Południową oraz linia Leningrad — Sztokholm — Kopenhaga.

Olbrzymi dok pływający buduje jedna ze stoczni sowieckich. Dok ten będzie mógł przyjmować statki do 50.000 ton. Zaopatrzony będzie w 24 dźwigi o nośności od 50 do 140 ton. Obsługiwać go będzie 110 ludzi dzięki zmechanizowaniu wszelkich urządzeń.

Filipiny podpisały układ ze Stanami Zjednoczonymi, na mocy którego USA otrzymały do dyspozycji bazy wojenne na tych wyspach na przeciąg 99 lat.

Duński minister spraw zagranicznych oświadczył, że Dania nie sprzeda, ani nie wydzierżawi nikomu Grenlandii.

W pobliżu wyspy Piantos amerykański statek „Exantia" najechał na minę i zatonął.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

„Dwaj żeglarze", Szczecinek. Radzimy przede wszystkim zapoznać się z programem PCWM, o którym piszemy w tym numerze w rubryce „Z życia PCWM". Bliższe wiadomości o szkołach morskich w Polsce znajdziecie w numerze październikowym z 1946 r. „Młodzieży Morskiej".

P. Bobrowski, Warszawa. Proszę zgłosić się do Okręgu L. M., Warszawa, ul. Widok 10, II piętro, tam otrzyma Pan wszelkie informacje.

P. Mulewski, Nakło n. Notecią. Prosimy o nadesłanie proponowanego artykułu.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

WYBORY WŁADZ LIGI MORSKIEJ

Na zjeździe Rady Głównej Ligi Morskiej, który odbył się w dniu 16 marca r. b., dokonano wyboru władz L. M.

Prezesem Rady Głównej został wybrany admirał Mohuczy Adam; wiceprezesem wiceminister Petrusewicz Kazimierz, sekretarz mag. Jasiuk Tadeusz, zastępca sekretarza mag. Wenclik Witold.

Zarząd Główny L. M.: prezes dyr. Dep. Min. Administracji Szudziński Stefan, wiceprezesi: Nowak Jan i Zagórski Czesław, skarbnik wiceminister Min. Przemysłu Salcewicz Józef, sekretarz ppłk. Kiryluk Stanisław, członkowie Zarządu: dr. Szymankiewicz Aleksander i Bogusz Jerzy.

NOWE KOŁA SZKOLNE L. M.

Koło przy Państwowym Liceum i Gimnazjum w Jaśle. Koło liczy 126 członków.

Przy Państwowym Gimnazjum i Liceum w Górze Śląskiej.

Przy szkole powszechnej Nr 1 w Bielsku, ul. Krasińskiego 12.

Przy Państwowych Średnich Szkołach Technicznych w Włocławku. 125 członków. Ul. Rolińskiego 2.

Przy szkole powszechnej w Bydgoszczy, ul. Leszczyńskiego 49, członków 20.

Przy Państwowym Gimnazjum w Bobowie koło Stróż.

Z PRACY KÓŁ

Inowrocław. Koło Szkolne przy Państwowym Gimnazjum i Liceum prowadzi kursy żeglarskie i modelarskie.

Sieradz. Koło Szkolne przy Państwowym Gimnazjum i Liceum, liczące 186 członków, zorganizowało czytelnię i przerabia kurs PCWM.

Raciborz. Koło Szkolne przy Państwowym Gimnazjum i Liceum, liczące 77 członków, remontuje własną przystań.

Krosno. Koło Szkolne przy Państwowym Gimnazjum i Liceum projektuje w lecie wycieczki nad morze i do ośrodków L. M. Zbierą pieniądze na zakup kajaków.

* * *

Teoretyczny kurs żeglarski, prowadzony przez Okręg Warszawski L. M. przy dużej frekwencji uczestników. Kurs odbywa się w gmachu L. M., Warszawa, ul. Widok 10, we wtorki, czwartki i soboty w godz. 17—19.

* * *

W Państwowej Szkole Żeglugi Śródlądowej, Warszawa, ul. Bednarska 2/4, zostało reaktywowane Koło Szkolne L. M. Koło to prowadzi ożywioną działalność propagandowo-wychowawczą oraz bierze czynny udział w życiu Okręgu Warszawskiego i Stołecznego Ligi Morskiej.

Uczniowie P. S. Z. S. wystąpili jako pluton reprezentacyny Okręgu wraz z banderą L. M. i transparentem w czasie uroczystego złożenia wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza w drugą rocznicę oswobodzenia Warszawy w dniu 17 stycznia 1947 r.

Zespół uczniów [illegible] pracach przygoto[illegible] zorganizował Okr[illegible] w dniu 10 lutego [illegible] rocznicy odzyskania przez Polskę [illegible]

Grupa uczniów występuje w imprezie artystyczno-propagandowej p. t. „Witaj nam szary Bałtyku", jako oddział marynarzy.

Zarząd Okręgu Warszawskiego i Stołecznego L. M. wyraża Kołu Szkolnemu L. M. podziękowanie za dotychczasową współpracę, mając nadzieję, że nie ustanie ono w swej akcji wychowania morskiego młodzieży.

* * *

W dniu 13.III.47 r. Zarząd Okręgu Radomskiego L. M. — Wydział Wychowania Morskiego rozpoczął Teoretyczny Kurs Żeglarski dla uczestników kursu praktycznego, którzy już odbyli przeszkolenie w Postominie, względnie w Łuczanach. Kurs ten jest uzupełniającym do uzyskania stopnia żeglarza śródlądowego. Uczestniczy w kursie 50 uczni. Wydział Wych. Morskiego organizuje Teoretyczny Kurs Żeglarski dla niezaawansowanych, przygotowujący na praktyczny kurs do Postomina.

Zarząd Okręgu Radomskiego L. M. zorganizował propagandowy koncert orkiestry dętej Polskiego Monopolu Tytoniowego dla młodzieży szkół średnich w dn. 9.III 1947 r. Na koncert przybyło 700 młodzieży. Organizacja koncertów jest jednym z czynników propagandowych Okręgu Radomskiego, bowiem przed rozpoczęciem koncertu wygłaszany jest zawsze krótki referat na tematy morza i wybrzeża.

* * *

Klub sportowy Ligi Morskiej w Inowrocławiu przy Oddziale Ligi Morskiej w Inowrocławiu zorganizował dla swojej sekcji żeglarskiej kurs teoretyczny żeglarski.

Kurs odbywa się w świetlicy Oddziału Ligi Morskiej przy ulicy Opatrzności przy udziale 80-ciu uczestników. Po zakończeniu kursu teoretycznego projektuje się kurs modelarski.

* * *

Na terenie Obwodu L. M. w Gdyni powołano do życia w ostatnich miesiącach 7 nowych kół szkolnych. Ilość wszystkich kół szkolnych w Gdyni wyraża się cyfrą 27 i skupiają one w swych szeregach 2526 członków.

W pierwszym półroczu roku szkolnego 1946-47 koła odbyły 98 zebrań, na których omawiano sprawy organizacyjne, wygłaszane pogadanki i referaty, zaznajamiające młodzież z polską ideologią morską.

Koła organizowały wycieczki na Westerplatte, do Poczty Gdańskiej, na Hel, zwiedzano stocznie, statki polskie i zagraniczne.

Przewodniczący Gdyńskiego Obwodu L. M. oprowadzali po porcie 11 wycieczek miejscowych Kół Szkolnych, zaznajamiając uczestników z urządzeniami portowymi i przeładunkiem.

Sześć wycieczek kół szkolnych obwożono po morzu taborem pływającym Yacht-Klubu L. M. „Gryf".

W grudniu i styczniu b. r. w obecności przedstawicieli L. M. i władz szkolnych odbyły się dwa zebrania opiekunów kół szkolnych, na których ustalono wytyczne pracy na rok bieżący.

TREŚĆ: Morze wychowawcą SZZ. Szczecin — M. Krynicki. Ścigacze — T. Prekurat-Wywerka. Skarby na dnie morskim — J. Rąbca. Papuga plemienia Arunda — A. Godlewski. Model O. R. P. „Grom" i „Błyskawica". Najazd na Antarktydę — St. Sasiadek. Ichebog — wyspa guana — W. Przyborowski. Sektant — J. Gajewski. Wydawnictwa nadesłane. Z życia P. C. W. M. Ze świata. Odpowiedzi redakcji. Z życia organizacji.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Walery Przyborowski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 144 zł., dla członków Ligi 120 zł. Konto PKO I—1020.

Zakłady Graficzne „Dźwignia", Warszawa, Widok 24. B 20787.

Cena 12 zł.

BIBLIOTEKA UNIWERSYTECKA GDAŃSK